

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2001-225780
 (43)Date of publication of application : 21.08.2001

(51)Int.Cl. B62K 25/24

(21)Application number : 2000-036057 (71)Applicant : HONDA MOTOR CO LTD

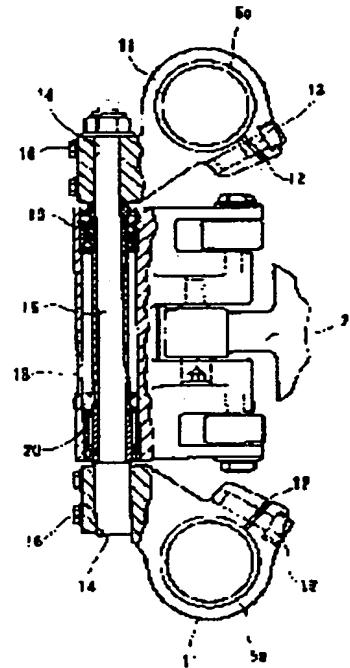
(22)Date of filing : 15.02.2000 (72)Inventor : ITO SHINJI
 IWAI TOSHIYUKI

(54) FRONT SUSPENSION STRUCTURE

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a front suspension structure having a high degree of freedom when assembling a cushion arm.

SOLUTION: A fitting stay 11 is fixed for each fork pipe 5a, and a shaft 17 is inserted between the through holes 14, 14 of the right and left fitting stays 11, 11. One end section of the cushion arm 18 is rotatably supported on the shaft 17 via a ball bearing 19 and a needle bearing 20, and the lower end of a buffer 10 is rotatably fitted to the intermediate section of the cushion arm 18.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開2001-225780

(P2001-225780A)

(43)公開日 平成13年8月21日(2001.8.21)

(51)Int.Cl.⁷

B 6 2 K 25/24

識別記号

F I

マーク(参考)

B 6 2 K 25/24

3 D 0 1 4

審査請求 未請求 請求項の数 2 O L (全 4 頁)

(21)出願番号 特願2000-36057(P2000-36057)

(22)出願日 平成12年2月15日(2000.2.15)

(71)出願人 000005326

本田技研工業株式会社

東京都港区南青山二丁目1番1号

(72)発明者 伊藤 真二

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
社本田技術研究所内

(72)発明者 岩井 俊之

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
社本田技術研究所内

(74)代理人 100085257

弁理士 小山 有

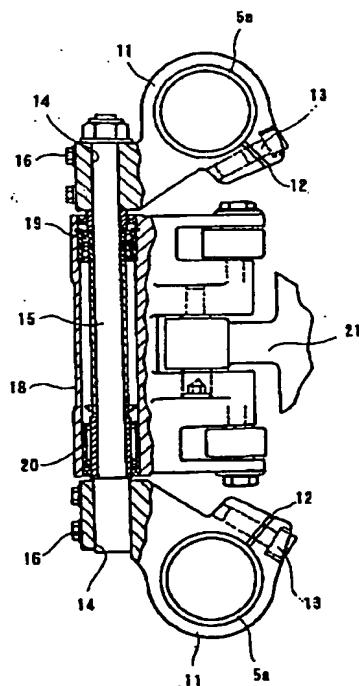
F ターム(参考) 3D014 DD04 DD08 DE06 DE33 DE36

(54)【発明の名称】 フロントサスペンション構造

(57)【要約】

【課題】 クッショナーアームの組み付けの際の自由度が
高いフロントサスペンション構造を提供する。

【解決手段】 取付けステイ11は各フォークパイプ5a
毎に固定され、左右の取付けステイ11, 11の貫通
孔14, 14間に軸17を挿通し、この軸17にはクッ
ショナーアーム18の一端部がボールベアリング19及び
ニードルベアリング20を介して回動自在に支持され、
このクッショナーアーム18の中間部に前記緩衝器10の
下端を回転自在に取付けている。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 フロントフォークと緩衝器とを別体とし、緩衝器の上端をトップブリッジ側に、下端をフロントフォークと車輪との相対的な上下動と連動して揺動するクッションアームに連結したフロントサスペンション構造において、前記フロントフォークを構成する左右のフォークパイプの夫々にステイを取り付け、これらステイ間に軸を介してクッションアームを揺動自在に支持したことを特徴とするフロントサスペンション構造。

【請求項2】 請求項1に記載のフロントサスペンション構造において、前記ステイは割り締め構造であることを特徴とするフロントサスペンション構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は緩衝器とフロントフォークとを別体とした自動二輪車等のフロントサスペンション構造に関する。

【0002】

【従来の技術】自動二輪車のフロントサスペンション構造として、フロントフォーク内に緩衝器を組み込みます、フロントフォークとは別に単独で緩衝器を配置したもののが特開昭59-20784号として知られている。

【0003】上記公報に開示されるように、従来のフロントサスペンション構造は、フロントフォークの下端と車軸との間にスイングアーム（車軸支持アーム）を架設し、このスイングアームの中間にクッションアームの下端を連結し、このクッションアームの上端を緩衝器の下端に連結し、この緩衝器の上端をトップブリッジに連結した構造となっている。

【0004】そして、走行に伴うスイングアームの揺動をクッションアームを介して緩衝器に伝達し、所定の緩衝作用を發揮するようにしている。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】上述した先行技術にあっては、クッションアームの下端はフロントフォークに対して直接取付けられている。またクッションアームの上端はテンションロッドを介してフロントフォークに取付けられている。

【0006】一方、フロントフォーク及びクッションアームは別個に製作されており、フロントフォークを構成する左右のフォークパイプ間の間隔、平行度、トップブリッジやボトムブリッジの位置などは個々の製品毎に設計値から多少異なってくるのは致し方ない。同様にクッションアームについても個々の製品毎に設計値から多少異なってくる。

【0007】そして、従来のフロントフォークに対するクッションアームの取付方法は、フロントフォークにプラケットを固設し、このプラケットにクッションアームの所定箇所を連結するのであるが、前記したようにフォークパイプ間の間隔や平行度は個々の製品毎に若干差が

生じてしまうので、クッションアームの左右位置精度、平行精度を出すのは困難であった。

【0008】

【課題を解決するための手段】上記課題を解決すべく本発明に係るフロントサスペンション構造は、フロントフォークと緩衝器とを別体とし、緩衝器の上端をトップブリッジ側に、下端をフロントフォークと車輪との相対的な上下動と連動して揺動するクッションアームに連結したフロントサスペンション構造において、前記フロントフォークを構成する左右のフォークパイプの夫々にステイを取り付け、これらステイ間に軸を介してクッションアームを揺動自在に支持した。

【0009】左右のフォークパイプ毎に取付けられるステイは、フォークパイプの軸方向に沿った方向及びフォークパイプ廻りの位置調整が可能であるため、クッションアームに合せてステイの取付位置および取付方向を調整し、クッションアームの左右位置精度および平行精度を高めることが可能となる。

【0010】尚、ステイとして割り締め構造のものを採用することで、位置調整を簡単に行うことができる。

【0011】

【発明の実施の形態】以下に本発明の実施の形態を添付図面に基づいて説明する。図1は本発明に係るフロントサスペンション構造の側面図、図2は同フロントサスペンション構造の斜視図、図3は図1のA-A線方向断面図である。

【0012】図中1はヘッドパイプであり、このヘッドパイプ1内にステアリングシステム2が回転可能に挿入され、このステアリングシステム2上端にトップブリッジ3が、下端にボトムブリッジ4が取付けられ、これらトップブリッジ3とボトムブリッジ4にてフロントフォーク5の上部を支持し、このフロントフォーク5の下端をアームホルダ6内に挿入している。

【0013】また、前輪の車軸7には車軸支持アーム（ピボットアーム）8の一端を揺動自在に取付けている。この車軸支持アーム8の形状は側面視で略くの字状をなし、この車軸支持アーム8の他端を前記アームホルダ6の下端に回転自在に枢支している。

【0014】前記トップブリッジ3には取付けステイ9を介して緩衝器10の上端を回転自在に取付け、また、前記フロントフォーク5を構成する左右のフォークパイプ5a、5aには前記ボトムブリッジ4の上に重なるようくクッションアーム取付けステイ11、11を固定している。

【0015】各取付けステイ11のフォークパイプ5aを抱持する部分にはすり割り12が形成され、ボルト13にて締めつけることで取付けステイ11はフォークパイプ5aに固定される。またボルト13を緩めることで取付けステイ11のフォークパイプ5aの軸方向に沿った取付位置の調整及びフォークパイプ5aの周方向に沿

った取付け方向の調整を行うことができる。

【0016】また、各取付けステイ11の突出部には貫通孔14とすり割りが形成され、貫通孔14、14間に軸(ボルト)15を挿通し、ボルト16にて締め付けることで軸15が取付けステイ11、11間に固定される。

【0017】軸15にはクッショナーム18の一端部がボールベアリング19及びニードルベアリング20を介して回動自在に支持され、このクッショナーム18の中間部に前記緩衝器10の下端を回転自在に取付けている。

【0018】前記クッショナーム18の他端部にはコネクティング部材21上端部が回転自在に連結され、このコネクティング部材21の下端部にプッシュロッド22の上端部が回転自在に連結され、プッシュロッド22の下端部は前記車軸支持アーム8の中間部に回転自在に連結されている。

【0019】また、前記プッシュロッド22の上端部とフロントフォーク5との間にはアッパーアーム23が回転自在に架設され、このアッパーアーム23、フォークパイプ5a、プッシュロッド22及び車軸支持アーム8にて四辺形リンクが形成される。

【0020】更に前輪の車軸7にはブレーキキャリバ24の取付けステイ25の一端が取付けられ、この取付けステイ25の他端とフロントフォーク5との間にはトルクリング26が架設され、また取付けステイ25にはフェンダ27が取付けられている。

【0021】以上において、路面の凹凸に合せて車輪が上下動すると、車軸支持アーム8が上下に揺動し、この揺動が前記プッシュロッド22を介してクッショナーム18に伝達し、クッショナーム18の揺動により緩衝器10が伸縮運動を行って緩衝作用が発揮される。

【0022】図4は別実施例を示す側面図であり、この実施例にあっては、ボトムブリッジ4の下側に取付けステイ11を固定している。このような構成にしても、各フォークパイプ5aに取付けステイ11を固定すること

で、前記同一の効果を奏する。

【0023】また、実施例では軸17に対しボールベアリング19とニードルベアリング20を介してクッショナーム18を揺動自在に支持したが、軸受けであれば特にこれらに限定されるものではない。

【0024】

【発明の効果】以上に説明したように本発明によれば、フロントフォークを構成する左右のフォークパイプ毎にステイを取付け、これらステイ間に軸を介して緩衝器の下端部を連結するクッショナームを揺動自在に支持したので、ステイの取付位置および取付方向を調整することでクッショナームの左右位置精度および平行精度を高めることができ、その結果、揺動に伴うフリクションを大幅に減少せしめることができる。

【0025】また、フロントフォークの軸方向に沿ってステイの位置を変更できるので、リンクレシオの仕様変更を簡単に行うことができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明に係るフロントサスペンション構造の側面図

【図2】同フロントサスペンション構造の斜視図

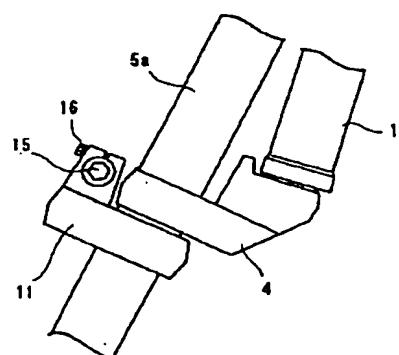
【図3】図1のA-A線方向断面図

【図4】別実施例を示す側面図

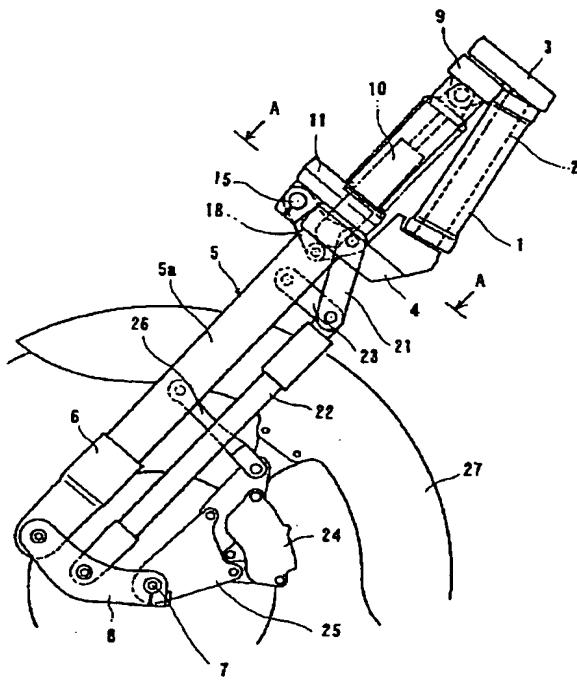
【符号の説明】

1…ヘッドパイプ、2…ステアリングシステム、3…トップブリッジ、4…ボトムブリッジ、5フロントフォーク…、5a…フォークパイプ、6…アームホルダ、7…車軸、8…車軸支持アーム、9…ステイ、10…緩衝器、11…クッショナーム取付けステイ、12…すり割り、13…ボルト、14…貫通孔、15…軸、16…ボルト、18…クッショナーム、19…ボールベアリング、20…ニードルベアリング、21…コネクティング部材、22…プッシュロッド、23…アッパーアーム、24…ブレーキキャリバ、25…取付けステイ、26…トルクリング、27…フェンダ。

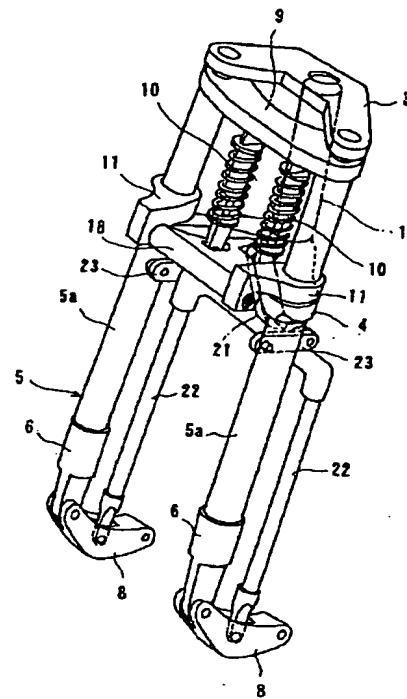
【図4】



【図1】



【図2】



【図3】

